



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

MOUVEMENTS EN CŒUR DE NUIT À PARIS - CHARLES-DE-GAULLE

SAISON AÉRONAUTIQUE IATA ÉTÉ 2021
EN REGARD DES SAISONS PRÉCÉDENTES

Le 12 Janvier 2022

SOMMAIRE

Introduction.....	1
I. Le plafond réglementaire des mouvements de nuit.....	2
II. Comparaison du trafic été 2021 / été 2019.....	2
III. Mouvements de nuit sur créneaux de jours.....	3
IV. Evolutions sur les six dernières saisons aéronautiques ⁽¹⁾ ⁽²⁾	4

INTRODUCTION

La protection nocturne (22h00 - 6h00) des riverains de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle est la première raison d'être de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. Les engagements de l'État que l'Autorité de contrôle est chargée de faire respecter ont été pris il y a vingt ans. Ils se sont traduits par plusieurs arrêtés ministériels.

Deux arrêtés ministériels des 6 novembre 2003 et 20 septembre 2011 sur les restrictions d'exploitation nocturnes de certains aéronefs (dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage / dont la marge acoustique est inférieure à 10 EPNdB).

Trois arrêtés ministériels du 6 novembre 2003 qui prévoient :

Le premier, la limitation du nombre des départs entre 0h00 et 4h59 et celle du nombre d'arrivées de 0h30 à 5h29, heures locales ;

Le deuxième, le plafonnement à 22 500 mouvements - arrivées et départs - à partir de la saison hiver 2003 ; ce plafond est diminué à chaque fin de saison du nombre de créneaux inutilisés ou abandonnés par les transporteurs. Ce plafond était de 17 531 pour la dernière année complète IATA (été 2020 / hiver 2020) contre 17 780 l'année précédente ;

Le troisième, l'interdiction entre 0h00 et 5h00 des décollages non programmés dans cette partie de la nuit.

Le programme de recherche DEBATS a permis d'appréhender solidement les effets du bruit des aéronefs sur la santé des riverains des aéroports. Les connaissances scientifiques sont maintenant validées.

L'Autorité de contrôle recommande de moderniser les deux premiers arrêtés ministériels susvisés pour interdire l'exploitation des aéronefs dont la marge acoustique est inférieure à 13 (ou 15) EPNdB et les aéronefs dont le bruit certifié en approche et en survol est supérieur à des valeurs qu'il convient d'actualiser après la concertation nécessaire.

L'Autorité de contrôle a par ailleurs relevé, dans un rapport particulier rendu public en septembre 2019, que le dispositif réglementaire instaurant un contingentement des vols en cœur de nuit était largement contourné depuis au moins l'année 2013. Elle a souligné dans ce rapport que, si les constats de départs en cœur de nuit de vols programmés de jour faisaient l'objet de procès-verbaux engageant des poursuites, les constats d'arrivées en cœur de nuit des vols programmés de jour ne faisaient plus l'objet de poursuites depuis plusieurs années. L'administration s'était alors engagée à mettre fin à la situation dénoncée.

Sans attendre que le dispositif réglementaire soit appliqué ou conforté pour mettre fin au contournement relevé, l'Autorité de contrôle a mis en place dès septembre 2019 un Comité de suivi associant les compagnies aériennes et les organisations professionnelles les plus concernées afin de réduire de manière préventive le nombre des arrivées de nuit de vols programmés de jour.

Ce Comité, présidé par le préfet Régis Guyot appuyé sur le directeur de l'exploitation de l'aéroport de Paris CDG et l'adjoint au coordinateur national des vols (COHOR), a permis de réaliser un important travail bilatéral avec chacune des compagnies les plus concernées. Le Comité se réunit en formation plénière à l'issue de chaque saison aéronautique.

Le présent rapport rend compte de l'évolution de la situation depuis la saison d'été IATA 2018 jusqu'à la saison d'été IATA 2021.

I. LE PLAFOND RÉGLEMENTAIRE DES MOUVEMENTS DE NUIT

Le plafond des vols de nuit est fixé annuellement puis réparti par saison aéronautique.

W 18	W 19	W 20	S 18	S 19	S 20	S 21
7 132	7 118	6 921	11 000	10 662	10 630	10 927

La hausse du nombre de mouvements de nuit autorisés pour la saison d'été 2021 par rapport à la saison d'été 2020 est due à des reports de la saison d'hiver W20 sur la saison d'été S21.

II. COMPARAISON DU TRAFIC ÉTÉ 2021 / ÉTÉ 2019

La comparaison s'attache à prendre pour repère non pas la saison de l'année précédente, mais la dernière saison estivale de référence avant la crise sanitaire.

	Été 2021	Été 2019	Evolution
Arrivées de jour	76 278	150 145	-49,2%
Arrivées de nuit	3 272	4 435	-26,22%
Départs de jour	73 756	148 248	-50,25%
Départs de nuit	5 548	6 225	-10,87%
Total jour	150 034	298 393	-49,72%
Total nuit	8 820	10 660	-17,26%

Ce tableau montre que le nombre de mouvements de jour ou de nuit lors de la saison aéronautique IATA été 2021 n'a pas égalé le nombre de mouvements de même nature effectués lors de la saison aéronautique IATA été 2019, même s'il est remonté par rapport à la saison aéronautique IATA été 2020.

L'écart avec 2019 se résorbe plus rapidement sur les mouvements de nuit que sur les mouvements de jour, ce qui avait déjà été constaté lors des saisons précédentes.

Du fait de ces évolutions combinées, la part des vols de nuit représente 5,6 % des mouvements en 2021, contre 3,45 % en 2019 et 6,85 % en 2020.

III. MOUVEMENTS DE NUIT SUR CRÉNEAUX DE JOUR

La saison été 2021 confirme la résilience des vols de nuit à la crise sanitaire sous l'effet de la forte croissance du fret aérien. Le nombre de vols de nuit a augmenté de 36,2% par rapport à l'été 2020. Il n'a baissé que de 17,26 % par rapport à l'été 2019 alors que les vols long-courriers n'ont pas repris à un niveau significatif, notamment sur l'Asie et l'Amérique du Sud.

L'évolution du trafic de nuit sur les deux dernières saisons aéronautiques d'été n'a pas détérioré la situation par rapport à la réglementation encadrant les mouvements de nuit sur CDG.

Au contraire, le nombre de vols de nuit sur créneaux de jour a baissé de 33,2 %, passant de 334 en 2020 à 223 en 2021, soit 111 vols de nuit sur créneaux de jour de moins en été 2021 que l'été précédent.

	S 2021	S 2020
Arrivées de nuit sur créneaux de jour	163	275
Départs de nuit sur créneaux de jour	60	59
Total A + D en suspicion de manquement	223	334
Part des vols de nuit en suspicion de manquement dans le total des vols de nuit	2,53%	5,2%

Dans le détail, par rapport à l'été 2020, le nombre des arrivées de nuit sur créneaux de jour a baissé de 40,7 % (ce qui représente 112 arrivées), alors que le nombre total des arrivées de nuit a augmenté de 40,13 % (soit 937 arrivées de nuit supplémentaires).

Ainsi, à l'été 2021, 163 arrivées de nuit ont méconnu la réglementation applicable sur CDG, sur un total de 3 272 arrivées de nuit, soit 4,98 % des arrivées de nuit, contre 11,78 % en 2020.

Le nombre de départs de nuit sur créneaux de jour a augmenté de 1,7 % (soit 1 départ), alors que le nombre total des départs de nuit a augmenté de 34 % (soit 1 408 départs de nuit supplémentaires). Ainsi, à l'été 2021, 60 départs de nuit ont méconnu la réglementation applicable sur CDG, sur un total de 5 548 départs de nuit, soit 1,08 % des départs de nuit, contre 1,43 % en 2020.

La réduction très significative des arrivées de nuit sur créneaux de jour est le fruit du travail réalisé sous l'égide du Comité de suivi avec chacune des principales compagnies concernées en examinant chaque mois, vol par vol, les raisons conduisant à des arrivées beaucoup plus tardives ou matinales que la programmation. Le travail réalisé par son président, le préfet Régis Guyot, assisté de l'adjoint au coordonnateur national des vols et du directeur d'exploitation de l'aéroport a été apprécié par tous les membres du Comité de suivi.

IV. EVOLUTIONS SUR LES SIX DERNIÈRES SAISONS AÉRONAUTIQUES ⁽¹⁾⁽²⁾

	W18-S19		W19-S20		W20-S21	
Plafond réglementaire par saison	7 132	10 662	7 118	10 630	6 921	10 927
Plafond réglementaire W+S	17 794		17 748		17 848	
Total mouvements de nuit	7 566	10 560	6 606	6 475	6 075	8 820
Total mouvements de nuit W+S	18 126		13 081		14 895	
Vols de nuit sur créneau de jour	1 193	1 097	605	334	459	223
Vols de nuit sur créneau de jour W+S	2 290		939		682	
Part vols de nuit sur créneau de jour dans total vols de nuit	15,77 %	10,19 %	9,16 %	5,16 %	7,55 %	2,53 %
Part vols de nuit sur créneau de jour W+S dans total vols de nuit	12,63 %		7,18 %		4,58 %	

(1) Jusqu'à l'été 2020, les sources des données utilisées étaient COHOR (SUC).

(2) Depuis l'hiver 2020, les sources des données utilisées sont celles d'ADP pour les mouvements réalisés et celles de COHOR (SUC) pour les vols réalisés de nuit sur créneau de jour.

Les efforts entrepris par les membres du comité de suivi continuent de produire leurs effets. Sur les sept dernières saisons aéronautiques, le nombre de mouvements de nuit en présomption de manquement (vols programmés sur créneau de jour et vols sans créneau) s'est fortement réduit, aussi bien au niveau des arrivées que des départs. Pour cela, les compagnies ont pris des dispositions adaptées à leurs différentes situations : planification et programmation des vols, contrôles internes de la ponctualité à l'arrivée comme au départ, etc.

Les constats de départ de nuit sans créneau ou sur créneau attribué de jour font l'objet de poursuites de la part de l'administration de l'aviation civile et les manquements sont généralement sanctionnés. Ces situations sont heureusement de moins en moins nombreuses depuis trois ans.

Les constats d'arrivée de nuit sans créneau ou sur créneau de jour ne font toujours pas l'objet de poursuites de la part de l'administration de l'aviation civile.

Les vols de nuit ont repris plus rapidement à Paris - Charles-de-Gaulle que l'ensemble des vols. Cette situation est due à l'augmentation des vols cargo. Il est à craindre que la reprise des vols long-courriers conduise à atteindre plus rapidement que prévu le plafond des vols de nuit.

Pour éviter une distorsion de concurrence entre les compagnies respectueuses de la réglementation et celles qui pourraient ne pas l'être, il importe que l'administration s'attache au respect de la réglementation sur le plafonnement des vols de nuit en engageant des poursuites lorsqu'elle constate des arrivées de nuit sans créneau ou sur créneau accordé de jour. A défaut, le risque est celui d'un nouveau dépassement dès l'été 2022 du plafond autorisé.

Les travaux pédagogiques initiés par l'Autorité de contrôle avec le Comité de suivi se poursuivront en 2022 de manière à prévenir le risque que les compagnies aériennes commettent des infractions au regard de la réglementation en vigueur ou d'une éventuelle nouvelle réglementation qui ne saurait, conformément aux principes constitutionnels, n'être que plus protectrice pour la santé et l'environnement des collectivités et des populations impactées par les vols de nuit à Paris - Charles-de-Gaulle.